

Motion Schmitter (FDP – Fraktion) zur Sanierung des Burgernzielkreisels und der dort hinführenden Achsen

1 TEXT

Der Gemeinderat wird beauftragt, mit der Stadt Bern und ggf. mit den kantonalen Behörden unverzüglich Kontakt aufzunehmen und sicherzustellen, dass die in der Stadt Bern geplante Sanierung der Achse Ostring – Thunplatz und des Burgernzielkreisels in einem regionalen Rahmen geplant wird und nicht zu unerwünschten Mehrbelastungen der Gemeinde Muri und ihrer Einwohner durch vermehrte Immissionen durch den Straßenverkehr, insbesondere durch die zu erwartenden häufigen Rückstaus führt.

Begründung

Die Stadt Bern plant, die Verkehrsachse Ostring (Autobahn) – Thunplatz und insbesondere den Verkehrsknotenpunkt Burgernziel zu sanieren. Ziel der Sanierung sind neben der Behebung des Unfallschwerpunkts Burgernziel unter anderem die bessere Bevorzugung des ÖV und des Langsamverkehrs, bessere Verhältnisse für Fußgänger und mehr Sicherheit für Behinderte. Gemäß Vorprojekt fallen dadurch auf der wichtigen und sehr stark befahrenen innerstädtischen Querverbindung Fahrspuren für den Privatverkehr weg, so z.B. in der Thunstrasse stadteinwärts. Dies wird während den Hauptverkehrszeiten unweigerlich zu Rückstaus führen. Die Planer der Stadt Bern rechnen damit, dass nach der Sanierung die Kapazität der Achse um mindestens 15% reduziert sein wird. Um diese Staus beherrschen zu können ist geplant, an den Eingängen der Achse sogenannte Dosiersysteme zu errichten, Lichtampeln, welche nur so vielen Fahrzeugen die Durchfahrt erlauben wie die Achse bewältigen kann. Ein solches Dosiersystem ist auch im Egghölzli an der Gemeindegrenze zu Muri geplant und würde dazu führen, dass sich in den Stosszeiten ein Stau im Bereich der Gemeinde Muri bildet und dass sich der Verkehr dann allenfalls über Schleichwege durch Gemeinde-Quartiere einen ungewollten Weg sucht. Dies läuft den Interessen der Gemeinde und der Anwohner klar entgegen.

Sanierungen an regional wichtigen Verkehrsachsen mit zu erwartenden recht einschneidenden Folgen müssen unbedingt auch im Rahmen der Region unter Mitarbeit aller Betroffenen geplant und durchgeführt werden. Insbesondere sind für allfällig notwendige Dosiersysteme Rückstauräume zu finden, welche nach Möglichkeit nicht im bewohnten Gebiet liegen.

Muri, 20. Oktober 2011

Beat Schmitter

H. Treier, M. Bärtschi, S. Lack, U. Siegenthaler, M. Kästli, R. Raaflaub, J. Gosswiler, S. Fankhauser, A. Kauth, Ch. Grubwinkler, U. Grütter, U. Wenger, B. Eber, A. Damke, P. Kneubühler, A. Bärtschi, D. Bärtschi, B. Schneider, F. Elsinger, M. Manz, B. Marti, F. Burkhard, M. Kämpf, V. Näf, M. Graham, E. Mallepell, A. Corti, A. Lüthi, F. Schwander, J. Aebersold, Y. Brügger (32)

2 STELLUNGNAHME DES GEMEINDERATS

2.1. Verkehrsplanung allgemein

Der Gemeinderat ist mit dem Motionär völlig einer Meinung, dass wesentliche Strassenumgestaltungen, Dosierungsanlagen und weitere Verkehrsmanagementsysteme regional geplant und umgesetzt werden müssen. Leuchtendes Beispiel ist die aktuelle Planung des Autobahnanschlusses Muri, welche in den letzten zwei Jahren zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem kantonalen Tiefbauamt (TBA) ausgearbeitet wurde.

2.2. Regionaler Verkehr

Aufgrund der Verkehrszunahme in der Region Bern (und der übrigen Schweiz) wird das Hochleistungsnetz (Autobahnen) zunehmend gesättigt und an kritischen Stellen kommt es in Spitzenverkehrszeiten zum Überlauf auf das Hauptverkehrsnetz (Hauptstrassen). Von den Automobilisten werden vermehrt Ausweichs- und Schleichrouten gesucht, eine Entwicklung, welche auch durch das Aufkommen von Navigationssystemen begünstigt wird. Von den zunehmenden Konflikten und steigenden Staustunden werden ebenfalls der strassengebundene öffentliche Verkehr (ÖV) und der Langsamverkehr (LV) betroffen. Im Gebiet des Agglomerationskerns überlagert sich die grosse Binnenverkehrsnachfrage mit der Nachfrage aus der Agglomeration von und zum Stadtzentrum. Die grosse Nachfrage führt dazu, dass mehr oder weniger alle radialen Zugänge vollständig ausgelastet sind. Praktisch alle Hauptachsen zur Stadt weisen bei der Einfahrt in der Spitzenzeit Stau auf, je nach Lastrichtung in der Abend- und der Morgenspitze.

(Quelle: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland)

2.3. Städtischer Verkehr

Die Verkehrsmenge im Abschnitt Ostring - Thunplatz hat in den letzten Jahren zugenommen. Der Langsamverkehr wird dadurch in der Verkehrssicherheit und der öffentliche Verkehr in der Betriebssicherheit tangiert. Im Rahmen einer vom Stadtrat überwiesenen Motion soll diese unbefriedigende Situation im Rahmen eines umfassenden Sanierungsprojekts verbessert werden.

Unter Federführung der Verkehrsplanung der Stadt Bern wurde 2010/2011 ein entsprechendes Vorprojekt erarbeitet. Der Projektausschuss unter der Leitung der zuständigen Gemeinderätin hat entschieden, dass der Verkehr auf der Thunstrasse mittelfristig während der Spitzenzeiten um ca. 15% reduziert werden soll, weil ohne eine solche Reduktion keine wesentlichen Verbesserungen für den Langsamverkehr möglich sind, die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht mehr gesichert werden kann und es auch nicht möglich ist, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umzugestalten. Von diesen Verbesserungen profitieren auch die Fahrgäste der Linie 6 von und nach Muri und Gümligen und der Veloverkehr aus diesem Sektor.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat Mitte 2011 beschlossen, dass in einer ersten Etappe die definitive Gestaltung des Thunplatzes, sowie die aufgrund des Wegfalls der Wendemöglichkeit auf dem Depotareal Burgernziel nötige Gleisspange beim Kreisel Burgernziel, realisiert werden sollen; beides ist ohne Verkehrsreduktion möglich.

2.4. Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen der Stadt Bern zur Sanierung im Abschnitt Thunstrasse Ost (ohne Thunplatz) bis Ostring sieht gemäss Auskunft des Leiters der städtischen Verkehrsplanung wie folgt aus:

- Das Vorhaben ist im Teilverkehrsplan (TVP) motorisierter Individualverkehr des Stadtteils Kirchenfeld-Schosshalde als Schlüsselmassnahme enthalten.
- Der TVP wird voraussichtlich im Frühjahr 2012 in eine breite öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Gemeinde Muri bei Bern wird ebenfalls eingeladen, sich im Rahmen dieser öffentlichen Mitwirkung zu äussern.
- Nach Auswertung der Mitwirkung wird der Gemeinderat von Bern das weitere Vorgehen zur Umsetzung dieser Schlüsselmassnahme definieren.
- Falls er am vorliegenden Projekt festhält, ist für die detaillierte Ausarbeitung der verkehrslenkenden Massnahmen eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde Muri bei Bern, der Region, dem Kanton und dem Bund vorgesehen.

Der Gemeinderat von Muri bei Bern wird die Gelegenheit zur Mitwirkung gerne benützen und klar festhalten, dass regionale - oder zumindest überkommunale - Verkehrsströme regional - oder überkommunal - betrachtet und gelöst werden müssen. Da der Realisierungszeitpunkt nur unwesentlich vom Ausführungshorizont der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Muri abweicht, wird der Gemeinderat darauf drängen, ein koordiniertes Verfahren zu wählen, damit die Schnittpunkte der Verkehrsmassnahmen nicht zwischen den Grenzen der Stadt und der Gemeinde Muri zu liegen kommen, sondern an den Rand der Agglomeration (ins unüberbaute Gebiet) verlegt werden.

3 ANTRAG

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Gemeinderat, folgenden

Beschluss

zu fassen:

Überweisung der Motion.

Muri bei Bern, 23. Januar 2012

GEMEINDERAT MURI BEI BERN
Der Präsident: Die Sekretärin:

Hans-Rudolf Saxer Karin Pulfer